NUMER ZAWIERA: „Czyżby wielkość czwartego wymiaru?", „Echa wielkiej nagrody", „IV Raid Pań", „Wycieczka prasy polskiej do Dęblina", „O locie Bleriat'a", „Junkers 33", „Sowiety o polskiem lotnictwie", „Przysposobienie seryjnego motocykla do zawodów", „Polska pogoda" (nowela) i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Poznańska 22, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.—Upoważniony oddział „AUTOLOTU" na Górny Śląsk: Katowice, Drzymały 1, tel. 31-21.

Rok II. 10 września 1929 r. Nr. 37 (65)



FRAGMENT Z GRAND PRIX. 1) Loteczkowa na wirażu. 2) Faworytka wyścigu pozuje do aparatu fotograficznego; towarzyszącej prezes P. Z. M. dr. Saloni i vice prezes Malinowski. 3) Star zawodników kategorji C., klasy do 500 ccm.

CZYŻBY WIELKOŚĆ CZWARTEGO WYMIARU?

Sport nie jest moją specjalnością, ale mi koledzy-sprawozdawcy sportowi wybaczyć zechcą, iż na wstępie niniejszego artykułu nieco właśnie o wynikach sportowych mówić będę.

Znane są u nas wyniki motocykli Motosacoche, a nawet rekordy poważne, na tych motocyklach osiągane. Mniej znane u nas, niemniej jednak znane są zagranicą wyniki motocykli Condor-Mag. Nie pamięta jednak nikt prawdopodobnie, że Grand Prix Monza w roku 1926 zdobyły motocykle Moser o pojemności 175 ccm., bijąc bezapelacyjnie takich „pewniaków", jak niemieckie DKW. Motocykle tej samej firmy o pojemności 125 ccm. ustanowiły rekord swej kategorji w czasie wyścigów na przełęczy Klausen w roku 1927. W rozgrywce o wielką nagrodę Europy w roku 1928 trzy motocykle tej-że marki przybyły do mety, jako pierwsze, osiągając średnią szybkość 80 klm. na godz. Podobne wyniki dały maszyny Allegro i Zehnder, dwutakty o pojemności nieledwie 100 ccm. Jeśli przejdziemy do samochodów, to wspomnieć należy o wyniku samochodu Martini, który w swej kategorji zajął dobre drugie miejsce za specjalnym wozem Steyr na wyścigach na wzniesieniu Klausen.

Zapyta mnie czytelnik, dlaczego wymieniam kilka marek motocykli i jedną tylko markę samochodu. Otóż dlatego, że wszystkie wymienione fabrykaty pochodzą ze Szwajcarji, kraju niewielkiego, niewielką posiadającego produkcję pojazdów mechanicznych. A jednak ten niewielki przemysł nietylko znanym jest na rynkach europejskich, ale—co ważniejsza—jest uznanym, stanowiąc pierwszorzędny produkt szwajcarskiej techniki precyzyjnej.

Dobrze — powie czytelnik: ale dlaczego właśnie Szwajcarja?

Dlatego właśnie, że wzorowy przemysł szwajcarski przypomina mi mimowoli brak przemysłu samochodowego u nas. Niewielkie państewko zdobywa się na własną produkcję samochodowo-motocyklową, ma odwagę zaprezentowania tej produkcji na forum publicum w postaci wielkich międzynarodowych zawodów, odnosi sukcesy, rozwija się, prosperuje, jest dumnym z samego siebie. Czy szwajcarzy mieli lub mają więcej danych do prowadzenia produkcji samochodowej od nas — w to wątpię. Nie mają jej może mniej — nie mają jednak więcej, A jednak produkują. Produkują nie w wielkich fabrykach, zorganizowanych na wzór nowoczesny, lecz w niewielkich warsztatach, w warunkach raczej prymitywnych, nie stosując łańcuchowego systemu produkcji, nie dążąc do wielkich seryj, do samochodu produkcji masowej. Mimo to produkt szwajcarski ma ustaloną renomę i jest drogim. Ale jest dobrym.

Stało się to wszystko zaś dlatego jedynie, że Szwajcarja *chciała* mieć swój przemysł samochodowy. *Chciała go mieć nietylko słowem, ale i czynem.* I ma go.

Można u nas żywić najróżnorodniejsze uczucia w stosunku do krajowego przemysłu samochodowego — ale dla każdego z nas zrozumiałym być musi, iż bezustanne omawiane możliwości tego przemysłu, dochodzenie na papierze do konkretnych wniosków i... zatrzymywanie się na nich stanie się dla nas samych z biegiem czasu nietylko rzeczą nudną, lecz i niesympatyczną tak, jak sympatycznym jest ten rzetelny, czysty, zgodny z prawdą odruch nielicznych jednostek, które, nie bacząc na pietrzące się na drodze do zrealizowania ich zamierzeń trudności, cele swoje realizują: zakładają krajowy przemysł samochodowy, tworzą nowe warsztaty pracy. Niestety, ruch ten zdaje się mieć u obcych więcej uznania, niż u nas samych i rzec by można, używając porównań kapitalnego publicysty polskiego, Grzymały-Siedleckiego, iż stosunek zwolenników krajowego przemysłu samochodowego do tego przemysłu jest taki, jakim był stosunek owego anegdotycznego pułku wolontarjuszy z okresu wielkiej wojny do ataku na bagnety: na hasło ataku nikt się z bezpiecznych nie ruszył okopów, akcentując jedynie swój stosunek do ataku frenetycznemi oklaskami...

Nigdy może stosunek ten nie uwypuklił się tak jaskrawo, jak wówczas, gdy prasa polska rozpoczęła rzeczowo omawiać sprawy ruszenia z miejsca krajowego przemysłu samochodowego gdy specjalnie wydany z okazji dziesięciolecia Niepodległości numer „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego", omawiający obszernie możliwości produkcji krajowej, pozostał bez echa, gdy — jak słychać było — magistraty miast i miasteczek zakupywały zagraniczne podwozia ciężarowe, *nie próbując nawet skorzystać z produktu krajowego*, gdy — słowem— wszystko skończyło się na mniej lub więcej frenetycznych oklaskach. Tu uwydatnił się znamienny i nie dający się zaprzeczyć fakt: hegemonja zagranicznego samochodu w Polsce jest nietyle wynikiem siły zagranicznego kapitału, ile rezultatem naszej własnej bezczynności. A jeśli rozwijający się dziś polski przemysł samochodowy na skutek bezprzykładnej oporności nas samych ma już dziś niemal pozory bankruta, to winę ponosimy wyłącznie my sami. Polski przemysł samochodowy oprzeć się musi bezwzględnie na wysiłku zbiorowym wszystkich, którzy są czy mogą być nim zainteresowani. Dobra na trwałych podstawach oparta agitacja wychowawcza w kierunku krajowego przemysłu, inwestycja finansowa z krajowych kieszeni, realnie i dobrze pomyślana kontrakcja przeciwko zalewowi polskiego rynku przez produkt zagraniczny i zagraniczne montownie — oto nie tyle program, ile punkty wyjścia dla opracowania programu. Garstka zapaleńców, od ust sobie odejmująca, nic nie wskóra. Wielka finansjera polska przedmiotem się nie interesuje. Masy nie mają zaufania — bo go w nie nikt nawet nie usiłował wpoić — do przemysłu krajowego. Czyż w tych warunkach przemysł ten ma powstać? czy powstać może? Dlatego właśnie, na wstępie mówiłem o Szwajcarji, maleńkiej wielkością

i wielkiej przemysłem, że tam było najoczywiściej inaczej. I dla tego inaczej się skończyło.

Miałożby się okazać, że hasło krajowego przemysłu samochodowego jest nam potrzebne jako tęsknota jedynie, nie zaś jako jej spełnienie? Miałożby się okazać, że realizacja, że dotykalność tej idei jest dla nas czemś, najzupełniej zbędnem i obojętnem? Miał żeby być dla nas krajowy przemysł samochodowy w swej istocie wielkością czwartego wymiaru, gdy w granicach trzechwymiarowej rzeczywistości zastępować—by go miała mniej lub więcej korzystna dla produktów zagranicznych konjunktura?

Jeśli takby być miało, to przestańmy o tem mówić.

Zdecydujmy się; albo szczere dążenie do krajowego przemysłu, dążenie czynem, albo—szczere otwarcie ramion na przyjęcie obcego przemysłu.

Bolesław J. Kachel.

ECHA WIELKIEJ NAGRODY.

GRAND PRIX i MISTRZOSTWO POLSKI.

Od szeregu tygodni te dwa wzrazy, fascynowały setki motocyklistów Polski. Stawiano różne horoskopy, wyliczano nazwiska naszych najlepszych zawodników. Nazwiska tych, którzy mogliby przechylić szalę zwycięstwa, zatrzymać tytuły—mistrzów—mistrzów, którzyby byli lepsi od zagranicznych zawodników.

Artykuły i wzmianki zamieszczane w prasie codziennej, wzbudzały co raz większe zainteresowanie,— *„Grand Prix i Mistrzostwo motocyklowe Polski w r. b. zgromadzi dziesiątki asów tego sportu.—Przewidywane jest przybycie do 150.000 widzów.—Pan Prezydent Rzeczypospolitej i Marszałek Polski ofiarowali swoje nagrody.—Tegoroczny wyścigl cieszy się wielkim poparciem władz Górnego Śląska.—Na liście zgłoszeń figurują: Handley, Brudes, Huth...”*
— głosiła prasa codzienna.

Mały był udział; zbyt oszczędzały się z miejscem dzienniki, lecz i to odniosło swój skutek. Wszystko spełniło się. Spełniło się zadanie, podniesienia znaczenia sportu motocyklowego.

*

II-gi międzynarodowy wyścig motocyklowy kosztował wiele pracy i wysiłków. Nie wolno, grzechem nawet byłoby przemilczeć i nie wyrazić uznania organizatorom wyścigu. A faktycznie aktywnych organizatorów było zaledwie trzech: pp., vice prezes P. Z. M. *Malinowski,* sekr. generalny związku *Pielawski* i prezes honorowy gen. dr. Br. *Sikorski.* Byłem świadkiem ich wielkiej energji i zapału do pracy organizacyjnej, a obranie przez każdego z nich odpowiednich czynności, dało możność załatwienia wszystkiego i nie wytwarzania haosu w zorganizowaniu, naprawdę wielkiej i na europejską skalę zakrojonej imprezy.

Tegoroczne Grand Prix, to nie był—zeszłoroczny Grudziądz, a primo — wiedziało się, że jest się na polskiej ziemi. Organizatorzy, oraz cały personel pomocniczy nie szafowali, mową niemiecką, pokazali, iż można bez tego się obyć, a używać tylko w miarę potrzeby i konieczności.

Lecz niestety znaleźli się i krytycy, nie podobało się im to i owo, te *„to i owo”*, było niewyraźne—było wprost niemądre. Przedewszystkiem, ażeby krytykować, należy wiedzieć o wszystkiem, a nie szukać dziury i omawiać po łepkach. Ci jednak, którzy byli i są świadomi, tego co zrobili wymienieni przezemnie, napewno nie mówią absurdów. Może znajdą się głosy i wypowiedzą; udało się, był przepych, były nagrody, bo było poparcie władz. Tak, przyznam im rację, poparcie było. Ale czy moi szanowni oponenci, wiedzą ile wysiłków kosztowało, tych samych trzech, uzyskania w tak krótkim czasie (organizowanie Grand Prix trwało trzy tygodnie) czynnego poparcia władz i pominięcia normalnej u nas drogi biurokratyzmu? Więc wzór, jak należy organizować zawody dał nam nowoobrany Zarząd P. Z. M. i spodziewać się należy, że obecnie z każdym rokiem będzie to, coraz większa impreza, będzie to raczej dzień święta polskiego motocyklizmu.

*

Już w wigilję wyścigów międzynarodowych, po oficjalnej zbiórce na rynku, w Katowicach, o niczem więcej nie mówiono, jak o zawodach, o dniu następnym. Ślązacy dali przykład, jak traktuje się sport motocyklowy.

W niedziele 1-go września rozpoczęła się istna wędrówka narodów na trasę wyścigów. Od godziny 9-j rano wszystkie arterje prowadzące do Giszowca, były zatłoczone, niezliczone tłumy, tłumy wszystkich stanów i wieku dążyły na start. Wszystkie parki, urządzone specjalnie dla postoju samochodów, motocykli i wszelkich pojazdów mechanicznych, w ciągu dwu godzin zapełniły się po brzegi. Gdzie okiem sięgnąć, widziało się morze głów. Gwar, jak poszum boru rozlegał się na wielkim 27 kilometrowym kręgu trasy.

Oczekiwano z naprężeniem rozpoczęcia wyścigów.

Punktualnie o godzinie 13,30, według z góry ustalonego czasu, z piekielnym chałasem ruszyły kolejno, według poszczególnych klas, maszyny. Czterdziestu dwu zawodników stanęło odrazu do walki: wśród nich najsławniejsi jeźdzcy Polski i Niemiec, oraz nasza przemiła narciarka i motocyklistka Loteczkowa. Fremetyczne krzyki, burza oklasków zrywały się za każdym jej okrążeniem trasy. Publiczność witała godnie jedyną naszą polską motocyklistkę.

Minuty biegły. Co raz odpadał, któryś z zawodników. Defekt motoru, lub ambicja utracenia czołowego miejsca, zmuszały do wycofania się z wyścigu. Odpadł tak Mistrz Polski inż. Rychter, (defekt koła), Loteczkowa (przecięcie opony), Grabowski Docha, Zwiezdowski (złamanie kierownicy) i wielu innych. Pozostało na trasie dziewiętnastu zawodników.

Od samego początku, na czoło wszystkich wysunęli się Huth i Brudes, na nich też była zwrócona uwag stutysięcznej rzeszy widzów. Ich fenomenalna szybkość, pięknie brane wiraże wzbudzały zachwyt wszystkich. Pierwszy prowadził Huth, on też, na prostej osiągnął zawrotną szybkość 155 klm / godz. Brudes podążał za nim, w odległości jakichś 700-800 metrów.

Zbliżał się moment ostatniego okrążenia Huth'a i Brudesa'a. Gromkim głosem zapowiedziały gigantofony (zainstalowane bezinteresownie przez firmę Marconi), że Nr. 43 i 47 kończą ostatnie okrążenie. Wszyscy z napięciem oczekiwali ich finischu, pewni zwycięstwa Brudesa.

Losy potrafią jednak zgotować niespodziankę. Niespodzianką też było dla wszystkich gdyż wpadł pierwszy na finisch Huth, a za nim Brudes. Okazało się, że obaj w największym pędzie, na ostatnim ostrym wirażu, wypadli do rowu i różnica czasu wydostania się z powrotem na trasę zdecydowała o zwycięstwie drugiego.

Pech prześladował Huth'a nie tylko w czasie Grand Prix; w drodze powrotnej do Niemiec uległ on śmiertelnemu wypadkowi motocyklowemu. *Katowice więc były ostatnim jego występem.*

Po ukończeniu wyścigu przez Wargina, (Mistrz Polski na 1929 r. w kat. A—250 cm.) Brudes'a i Hut'a, zainteresowanie nieco ostygło. Na trasie pozostali „maruderzy“. Wszyscy byli poniekąd syci widoku rasowych wyścigów; tem nie mniej wyczekano cierpliwie końca, ażeby móc wejść i wjechać na szosę.

*

Wieczorem Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego podejmował wszystkich zawodników na bankiecie w „Oazie”.

Po mowie p. gen. dr. Br. Sikorskiego nastąpiło wręczenie nagród. W pięknych słowach Brudes — zwycięsca Grand Prix, podziękował podejmującym za gościnne przyjęcie i zapraszał naszych zawodników, w imieniu wszystkich swoich kolegów — motocyklistów, na zawody do Niemiec.

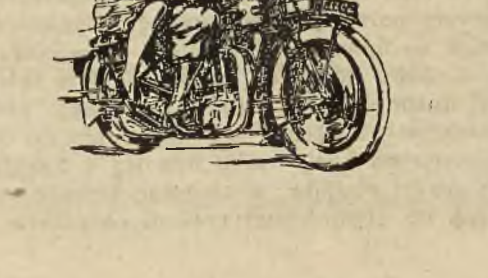
W miłym nastroju bankiet przeciągnął się do północy.

*

P. Z. M. zdał dobrze egzamin, a osiągając tegoroczne doświadczenia, zapewne w roku przyszłym usunie obecne drobne usterki.

Życzmy więc P. Z. M-owi powodzenia, dziękując mu zarazem za dzień 1-go września 1929 r.

T. O. Koziełłkiewicz.



LISTA ZAWODNIKÓW

mistrzostw motocyklowych.

Kategorja 6. klasa do 175 ccm.

1	.Pielawski	Polska	Monet Goyon
2	Wisor	„	Coventry Eagle
3	Malicki	„	James

Kategorja A. klasa do 250 ccm.

4	Geiss	Niemcy	D. K. W.
5	Rychter	Polska	Excelsior
6	Loteczkowa	„	Cotton
7	Kremmin	„	D. K. W.
8	Horwitz	Niemcy	D. K. W.
9	Wargin	Polska	D. K. W.
10	Furka	„	Chater Lea
11	Ziemer	„	Ariel
12	Grabowski	„	New Imperial
13	Docha	„	

Kategorja B. klasa do 350 ccm.

14	Kustanowicz	Polska	F. N.
15	Bogusławski	„	Standard
16	Bienert	„	Velocette
17	Willim	„	A. J. S.
18	Breslauer	„	Coventry Eagle
19	Ernst	Niemcy	A. J. S.
20	Röder	„	A. J. S.
21	Klein	„	D. K. W.
22	Kubica	Polska	B. S. A.
23	Poschadel	„	A. J. S.
24	Heryng	„	Raleigh
25	Kościński	„	Montosacoche
26	Barthelt	„	Chater Lea
27	Stolz	Niemcy	Standard

Kategorja C. klasa do 500 ccm.

28	Tannhäuser	Polska	B. S. A.
29	Nierle	Niemcy	A. J. S.
30	Rudawski	Polska	Ariel
31	Buda	„	Sarolea
32	Zündorf	Niemcy	D. K. W.
33	Stegmann	„	D. K. W.
34	Turkiewicz	Polska	B. M. W.
35	Jarczyński	„	Ariel
36	Radzicki	„	Ariel
37	Handley	Szwajcarja	Motorsacoche
38	v. Alvensleben	Polska	Norton
39	Czerniak	„	Gillet
40	Drews	Gdańsk	D. K. W.
41	Röhr	„	Ariel
42	Zwiezdowski	Polska	O. E. G.
43	Huth	Niemcy	Norton

Kategorja D. klasa ponad 500 ccm.

44	Bouvain	Niemcy	B. M. W.
45	Mandelt	Polska	B. M. W.
46	Steck	Gdańsk	B. M. W.
47	Brudes	Niemcy	B. M. W.
48	Koch	„	A. J. S.
49	Czarnecki	„	Standard
50	Łapin	Polska	A. J. S.

Zapisujcie się do P.Z.M.

Ostatnie dni zapisów do IV raidu pań.

Już tylko parę dni dzieli nas, od terminu przyjmowania zgłoszeń do IV raidu pań, organizowanego między 14 i 16 września przez Automobilklub Polski. Zapisy przyjmowane są przez sekretarjat komisji sportowej Automobilklubu Polski, Warszawa, Aleja Szucha 10, do soboty 7 września, godz. 14, za opłatą zł. 50 od samochodu.

Dotychczas zapewniony jest udział w raidzie szereg sławnych kierowczyń, jak pp. Regulskiej, Koźmianowej, de Lavaux, Sadowskiej, Podhorodeńskiej, Romerowej, Paprockiej, Gawłowej, Maryańskiej i w. in.

Raid odbędzie się, jak już podawaliśmy, na trasie długości 1155 klm, wiodącej w trzech etapach z Warszawy, przez Zakopane i Wisłę z powrotem do Warszawy. Podczas trwania imprezy odbędą się dwie próby szybkości, na płaszczyźnie i na wzniesieniu. Dla najlepiej klasyfikowanych pań, przewidzianych jest wiele pięknych i cennych nagród.

207 kilometrów na godzinę na motocyklu.

Francuski Klub Motocyklowy zorganizował w dniu 25 sierpnia, na szosie w Arpajon pod Paryżem, doroczne próby bicia rekordów światowych na motocyklach i samochodach. Podczas tych prób, padł światowy rekord szybkości motocyklowej. Słynny rekordzista Le Vack przebył mianowicie, na litrowym motocyklu Brough Superior, przestrzeń jednego kilometra z rozbiegu w czasie 17,33 s., *rozwijając nienotowaną dotychczas oficjalnie szybkość* przeciętną 207,730 klm./g. Na dystansie jednej mili angielskiej z rozbiegu uzyskał Le Vack szybkość 206,5 klm./g.

Największą szybkość dnia osiągnął znany kierowca i rekordzista torów amerykańskich Leon Duray, rozwijając na półtoralitrowym samochodzie Packard Cable Special szybkość 230,621 klm./g. na przestrzeni jednego kilometra z rozbiegiem. Wynik ten stanowi rekord międzynarodowy dla kategorji półtoralitrowej.

Nowe modele samochodów amerykańskich.

Amerykańskie fabryki samochodowe wypuściły ostatnio na rynek, szereg nowych typów pod zmienionemi markami. Niewątpliwie *najciekawszym z tych wozów jest nowy model firmy Auburn,* posiadający napęd na przednie koła, który od nazwiska dyrektora tych zakładów otrzymał markę „Cord“. Firma Marmon wypuściła nową ośmiocylindrówkę, bardzo tanią, która nosi markę „Roosevelt“. Również i General Motors lansuje nowe modele. Fabryka Buick przystąpiła niedawno do produkcji mniejszego samochodu, który zwie się „Marquette“, a fabryka Oldsmobile wypuściła ośmiocylindrówkę z bardzo ciekawym silnikiem w kształcie litery V, która nosi nazwę „Viking“.

Moda chrzczenia nowych modeli inną marką fabryczną zdążyła już zawędrować z Ameryki do Anglji i do Niemiec. W Anglji znana firma Morris swój nowy model sześciocylindrowy wypuściła pod marka „Izis“, w Niemczech zaś fabryka Brennabor swój najnowszy typ nazwała „Juwel“.

UWOLNIENIE SILNIKA
od sadzy.

Znanem jest przy silnikach okładanie się ścian cylindra, tłoków, zaworów, przewodów sadzą, występujące zwłaszcza ostro przy nieodpowiedniej oliwie, lub też nieodpowiednim składzie mieszanki wybuchowej. Zwykle usuwamy sadzę przez mecheniczne czyszczenie, skrobanie, co połączone jest z kłopotem rozbierania silnika, co często grozi nawet zarysowaniem gładzi ścian tegoż.

Dlatego podajemy bardzo dokładny i skuteczny sposób uwolnienia wewnętrznych części silnika od sadzy, nie uciekając się do mechanicznego czyszczenia: rozbierania go.

Uruchomić silnik, jak zwykle na benzynie. pracować musi na pełnym gazie tak długo, dopóki się nie rozgrzeje poczem wstrzymać mu dopływ benzyny do gaźnika, a zamiast benzyny użyć alkoholu i utrzymywać silnik nadal w ruchu na stale dopływającym alkoholu. Dobrze jest, gdy alkohol automatycznie do gaźnika dopływa.

Powstająca ze spalenia alkoholu para wodna, jak również i same opary alkoholowe, usuwają po pewnym czasie tak dokładnie wszelkie sadze z cylindra i przewodów, że wyglądają one jak świeżo polerowane.

Do takiego gruntownego oczyszczenia potrzeba 2–3 litry spirytusu, zależnie od wielkości i mocy silnika. a zarazem grubości powłoki sadzy.

Silnik po oczyszczeniu wysmarować dokładnie świeżym olejem, ponieważ spirytus działa na olej rozkładająco.

Nie należy silnika, bezpośrednio po oczyszczeniu puszczać na szybkie obroty, lecz pozwolić mu, by z biegiem czasu sam dokładnie się posmarował.



BRUDES i HUTH.

Pierwszy, zwycięsca Grand Prix w międzynarodowym wyścigu motocyklowym Polski, drugi — jego godny rywal Huth. Huth w drodze powrotnej do Niemiec uległ śmiertelnemu wypadkowi motocyklowemu.

NOWOCZESNE OPONY.

Wszelkie zawody i rekordy kierują zawsze uwagę miłośników automobilizmu 1) *na kierowcę,* 2) *na wóz, jako całość,* oraz 3) *na silnik.* Inne części, które przecież również przyczyniły się do zwycięstwa danego wozu, rzadko kiedy zwracają na siebie uwagę i rzadko kiedy pisma poświęcają im kilka słów. Faktem jest, że najbardziej pod tym względem upośledzone są opony pneumatyczne, które się najbardziej może przyczyniły do nowoczesnych rekordów szybkości i wytrzymałości wozu.

Nowoczesna opona przedstawia sobą, pod względem wykonania rzecz godną uwagi. Wykonana jedynie z bawełny i gumy, zawiera w sobie nietylko warstwę powietrza, dźwigającego cały ciężar samochodu, lecz tworzy również jedyne ogniwo, łączące samochód z drogą. Dlatego też podlega ona wszelkim wpływom, na jakie narażona jest przez nagłe zahamowania, gwałtowne przyspieszenia i szybką jazdę na zakrętach. Ponadto musi ona pokonać tarcie, oraz jest wystawiona na działanie wszelkich ostrych przedmiotów, powodujących przebicia i pęknięcia. Zadaniu temu nowoczesna opona odpowiada w tak zadawalającym stopniu, że przebycie 10.000 km. bez poważniejszego uszkodzenia jest rzeczą zwykłą.

Podkreślamy ten fakt, ponieważ czujemy, że nowoczesna opona *zyskuje zbyt mało uznania, za swe godne uwagi* właściwości. Przeciwnie: często uważają ją za przyczynę różnych wypadków, które jednak wynikły z powodu ich niedostatecznego napompowania, wadliwego założenia kół i t. d. Powietrze w oponie jest rzeczą tak ważną dla jej długotrwałości, jak olej dla silnika. Trudno jest jednak pouczyć o tem kierowcę.

Dzięki wielu obcym czynnikom i różnym sposobom kierowania, ilość przebytej przez nowoczesne opony drogi nie jest jednakowa. Rzadko się dziś zdarzają poważniejsze odchylenia w gatunkach opon, ponieważ prawie wszystkie wytwórnie opon posiadają te same metody fabrykacji. Dzisiejsze sposoby wytwarzania opon zasługują więcej na zaufanie, niż dawniej, zwłaszcza, że warunki produkcji w ostatnich latach wytworzyły dążność do staranniejszego wykonania, dzięki udoskonaleniom, jakim uległy sposoby hamowania i przyspieszania jak również dzięki zwiększeniu przeciętnej szybkości oraz wprowadzeniu mniejszych kół. *Mr.*



JANUSZ MEISSNER por. pilot. (*Nowela*)

POLNISCHES FLUGWETTER.

Mjr. Dypl. — pilotowi Fr. HABERKOWI milemu towarzyszowi lotu: WARSZAWA —LONDYN—WARSZAWA.

— Że co? — oburzył się Czerski. — Silny wiatr? Więc co z tego?

— Nie. Odradzają nam start. Nasz Moth ma na zredukowanych obrotach 120 klm. na godzinę. Wiatr jest południowo-zachodni. Chmury na 100 mtr. a nad Kanałem mgła.

— Nad kanałem! Rynsztok, nie kanał: 45 kilometrów. Z tą mgłą też napewno bujda: siedzimy od tygodnia w Londynie i nie widzieliśmy mgły ani za pół pensa. Przestałem w to wierzyć, tak samo, jak w to, że każdy anglik przebiera się do obiadu. Reklama.

— Więc lecimy?

Czerski rozejrzał się po horyzoncie, zatrzymując wzrok na wydętym szamoczącym się na uwięzi rękawie, który wskazywał kierunek wiatru.

— Pewnie — mruknął. — Powiedz im, niech się każą wytapetować swoją mgłą. Polecimy przez Doower na Calais, a stamtąd prosto do Paryża. Niech zapuszczają.

Wojtyga przetłumaczył.

Anglicy uśmiechnęli się sceptycznie.

— Jak panowie sobie życzą — powiedział dyrektor. — Maszyna jest gotowa. Za silnik ręczę. Ale lot nad La Manche w czasie wichury i niskich chmur, a zwłaszcza bez busoli... to trochę ryzykowne.

— Sprobujemy — oświadczył Wojtyga.

Mechanicy wyciągnęli awionetkę z hangaru.

Mały, zgrabniutki „Moth“, ze złożonemi wzdłuż kadłuba skrzydłami, wyglądał jak pełzający owad. W czasie zamykania klamer skrzydłowych musieli przytrzytrzymać go za ogon, tak targał nim porywisty wicher. co chwila przelatywały dżdże, bębniąc po blachach maski silnika i po naciągniętem płótnie stateczników.

Nad olbrzymiem miastem wisiała szaro-brunatna zasłona dymu, rozciągana przez wiatr w długie, poszarpane smugi.

Czerski raz jeszcze informował się o działaniu kranu do benzyny i o zawartości zbiorników.

— Powinno wystarczyć na cztery i pół godziny— powiedział do Wojtyga, siadając za sterem — Widziałeś te „polskie“ napisy? Klasa, co? *„Przed odjazdem na jeden magnet puszczać“* — przeczytał instrukcję, umieszczoną obok wyłącznika. Ciekawym, kto to Anglikom przetłomaczył.

Obserwator uśmiechnął się.

Rzeczywiście, napisy nie bardzo polskie. Ale maszyna dobra. Podobała ci się, nie?

— Ba — mruknął z uznaniem Czerski. — Cacko.

— Te, Anglik, zapuszczaj — powiedział do mechanika. — All right, good bay, kontakt!

Zrozumiano go. Małe śmigiełko zaczęło przeskakiwać kompresje.

— Contact! — zawołał werkmistrz.

— Yes, contact.

Osiemdziesięciokonny silnik cyknął i zaterkotał. Dyrektor fabryki i obaj piloci angielscy uścisneli dłonie polaków. Czerski włączył swój telefon akustyczny.

— Gotowe? — rzucił sakramentalne pytanie.

Wojtyga skinął dłonią.

— Gazu!

Wymietli z po siebie drobne źdźbła trawy i wilgotny pył rosy: pomknęli naprzód. Ziemia zaczęła oddzielać się zapadła się w dół, pilot podciągnął mocniej maszynę. Moth, posłuszny dłoni pilota pchał się przez prądy i mgły powietrzne od Zachodu Londynu. Zdaleka minęli Trafalgar sguare z czarną kolumną pomnika Nelsona, potem ponury Westminster z jego przepięknem opactwem, wreszcie wieże Tower-Bridge i Picadilly—place. Obserwator odszukał wzrokiem Regent — Palace — Hotel.

— To tu — pomyślał i uśmiechnął się do spomnienia przelotnego kawiarnianego flirtu w ciągu tych kilku dni na codziennych obowiązkowych five oclocke'ach.

— Tu zostały nasze studentki — powiedział w tubę telefonu, wskazując Czerskiemu Regent — place.

Ale Czerski, który nie znał języka, usposobiony był do tego flirtu negatywnie.

— Do luftu ze studentkami — burknął. — Wolę paryżanki.

Więc Wojtyga dalej patrzył na czarne korytarzyki ulic dziesięciomiljonowego kolosa. Gdzieś z boku, z pomiędzy grupy domów wymknęła się gładka, wypolerowana jak czarne szkło, kręta szosa i — wpadłszy pod samolot z lewej strony — wybiegła ukosem na prawo, zatoczyła się raz i drugi; aż uwięzła między blokami portu lotniczego w Croydon.

Przed wielkim centralnym hangarem stały dwa kilkunasto osobowe samoloty, należące — jak wskazywały ich znaki rozpoznawcze — do Franko-Angielskiej kompanji lotniczej.

— Powinny wystartować wkrótce — pomyślał Czerski, spojrzawszy na zegarek. — O piątej lecą do Paryża. Za godzinę dogonią nas nad kanałem zaraz za Doower'em.

Tymczasem Moth, spychany wiatrem na miasto, minął Greenwich.

W tej samej chwili rzuciło maszyną na skrzydło, aż przeszła w krótki poślizg z wiatrem Wojtyga obejrzał się na pilota. *)

— Rzuca, jak wszyscy djabli — zaklął Czerski.— Jaką mamy szybkość praktyczną?

Wojtyga obliczył przelecianą odległość według mapy.

— Dziewięćdziesiąt kilometrów - powiedział. — Przytem znosi nas trochę.

Pilot skrzywił się. Po krótkim wahaniu zwiększył obroty silnika do 1900, i wziął kurs o kilka stopni bardziej na zachód. Mimo to, zniosło ich po godzinie lotu prawie o dwadzieścia kilometrów na wschód, tak, że zamiast na Doower, wyszli na małą portową mieścinę Sandwich. Zdecydowali jednak nie nadkładać drogi i przeciągnąć Pas de Calais niemal wprost z północy na południe, tak, aby wyjść po stronie francuskiej między Calais i Boulogne. Po drodze spodziewali się spotkać samolot pasażerski, lecący z Paryża do Londynu, a następnie powinnaby wyminąc ich maszyna, startująca z Londynu, o piątej.

Zawrócili z wiatrem. Poniosło ich pędem po płytkim łuku wirażu i pchało teraz na kurs wielkiego tran sportowca. Był blisko i można było z łatwością odróżnić jego franko-angielskie znaki rozpoznawcze. Za podniesionemi szybami gondoli widać było sylwetki pasażerów.

— AF — OLP — odczytał Wojtyga napis na kadłubie.

— To jeden z tych Handley — Page, które widzieliśmy w Croydon — zauważył. — Lecimy za nim?

— No, chyba. Zaraz będzie brzeg; tam już sami damy sobie radę.

Handley-Page mijał ich w odległości stu pięćdziesięciu metrów i wysuwał się szybko naprzód. Mieli teraz wiatr prawy tylny, co wydało się im trochę dziwne, gdyż opuszczali brzeg Anglji przy prawym czołowym. Nie zwrócili na to jednak większej uwagi: na małej wysokości zmiana kierunku wiatru o 90° nie jest rzadkością. Należało przypuszczać, że wyjdą wprost na Calais. Musieli porządnie nadłożyć drogi, bo od dwuch przeszło godzin byli w powietrzu.

— Żeby nam tylko starczyło benzyny — zaniepokoił się Wojtyga.

— Starczy — powiedział Czerski spoglądając na licznik. Mieli jeszcze przeszło sześćdziesiąt litrów.

*) Polska pogoda lotnicza.

*) W awionetce Moth pilot siedzi za obserwatorem.

Przysposobienie motocykla seryjnego do zawodów.

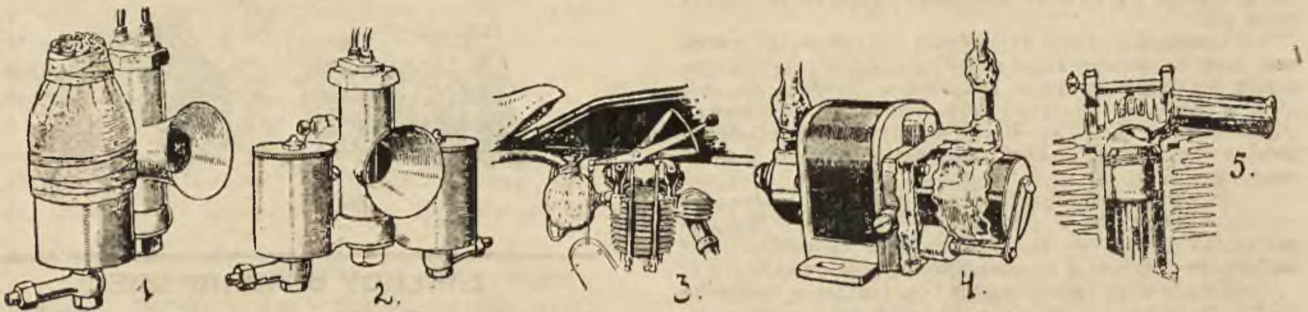
(c. d.)

Dużo uwagi i staranności należy poświęcić kontroli wszystkich łożysk. Przy łożyskach rolkowych należy wyjąć rolki i przy pomocy mikrometru sprawdzić ich średnicę.

Teraz udzielimy trochę uwagi cylindrom. Jeżeli silnik pracował już przez czas dłuższy, zauważymy, że na tłoku niektóre miejsca są wygładzone i wypolerowane; jest to skutek nierówności powierzchni walca i tłoka. Nierówności te należy usunąć najdelikatniejszym pilnikiem, a następnie wygładzić wewnętrzną powierzchnię cylindra, smarując ją olejem zmieszanym ze środkiem do glansowania. Do glansowania wewnętrznej powierzchni cylindrów używamy samego tłoka, którym poruszamy naprzód i wtył, jak to ma miejsce przy pracy tłoka. W ten sposób zostaną dopasowane i pierścienie cylindrów. Gdy czynność dopasowywania zostanie ukończona, należy zdjąć pierścienie z tłoka i wymyć je, również tłok i cylinder benzyną. Luz dla pierścieni zależnie od konstrukcji maszyny ma wynosić od 0,075:0,75 mm. Istnieje ogólny przepis, że pierścienie muszą dobrze wchodzić do rowków tłoka, natomiast luz w kierunku osi tłoka t. j. ruch naprzód i w tył, musi być minimalny.

Spalanie odbędzie się prędzej i ciśnienie na tłok wzrośnie. Silnik pracuje na większych obrotach, tym samem zwiększa się jego wydajność.

O ile nie znamy objętości przestrzeni kompresyjnej, należy ją zmierzyć. Silnik ustawiamy tak, aby otwór dla świecy zajmował najwyższe położenie; przez ten otwór wiewamy do cylindra, którego tłokowi nadaliśmy poprzednio najwyższe położenie, oliwę z miernicy tak, aż dojdzie ona do dolnej krawędzi otworu dla świecy. By sprawdzić, czy przy ustawianiu tłoka w jego najwyższem położeniu nie popełniliśmy błędu, poruszamy nim w obu kierunkach. O ile tłok podniesie się jeszcze do góry, — będzie on wypierać oliwę. Nadmiar oliwy należy wlać z powrotem do miernicy. Różnica poziomów oliwy w miernicy przed nalewaniem do silnika i w chwili obecnej da nam objętość komory wybuchowej. Stosunek objętości całkowitego cylindra wraz z komorą wybuchową do objętości tej ostatniej stanowi wielkość charakterystyczną, którą oznaczymy literą K. Gdy zatem objętość cylindra oznaczamy literą O, objętość zaś komory wybuchowej literą A, to otrzymamy wzór: $K = O + A$.



1) Okrycie komory pływakowej. 2) Gaźnik dwupływakowy. 3) Zupełne okrycie gaźnika. 4) Zabezpieczenie magneta przed wodą. 5) Mierzenie pojemności komory wybuchowej.

Możemy wydatnie zwiększyć moc silnika, zwiększając kompresję. Kompresję w normalnych maszynach możemy zwiększyć bardzo znacznie, 1:7 lub 1:8 Specjalne silniki mają kompresję 1:10. Każde zwiększenie kompresji wymaga jednak zmiany paliwa, gdyż paliwo używane poprzednio mogłoby zapalić się już dzięki samemu zwiększeniu kompresji. Zwiększenie kompresji da zwiększenie ciśnienia na wykresie indykatorowym silnika, a tem samem zwiększy pole pracy tego wykresu. Spalenie mieszanki pod większem ciśnieniem jest dokładniejsze.

Zakładając w tym wzorze na K pożądany stosunek kompresji i znając objętość cylindra O, obliczamy potrzebną i wielkość A. Otrzymujemy stąd wielkość, o którą należy zmniejszyć objętość komory wybuchowej. Wielkość tę wyrażamy w centymetrach szesciennych.

Najprostszym sposobem zwiększenia kompresji jest usunięcie podkładek, ktore są włożone w niektórych silnikach pomiędzy krawędzią cylindra i karterem. Po usunięciu tych podkładek tłok będzie wchodził głębiej do cylindra i tem samem zmniejszy objętość komory wybuchowej.

Może się zdarzyć w silniku, który pracował już dość długo przy normalnej kompresji, że ścianki cylindra są nieco starte na normalnej drodze tłoka. W tym wypadku trzeba cylinder przetoczyć, co *spowoduje konieczność* zamiany tłoka.

(c. d. n.)

Zjazd Gwiaździsty do Dauville.

W znanej miejscowości kąpielowej Dauville urządzono ostatnio wielki meeting automobilowy, który rozpoczęty został międzynarodowym Zjazdem Gwiaździstym. Po przybyciu uczestników Zjazdu przez szereg dni trwały w Dauville rozmaite konkursy, *mające za zadanie wypróbowanie sprawności samochodów* i umiejętność kierowców, jak próby elastyczności, akceleracji, zwrotności, hamowania i t. p.

Rezultaty Zjazdu Gwiaździstego i wszystkich prób obliczone zostały na punkty, przyczem pierwsze miejsce w klasyfikacji zajął markiz d'Aulan na trzylitrowym samochodzie Graham Paige, Bignan na samochodzie Fiat, Stoffel na samochodzie Chrysler i Coquille na samochodzie Delage.

Sześciodniowe zawody motocyklowe.

Między 26 i 31 sierpnia rozegraną została największa turystyczna impreza motocyklowa, a mianowicie międzynarodowe zawody sześciodniowe. Terenem ich były w tym roku Alpy, gdzie na górskich drogach i ścieżkach motocykliści *musieli wykazać swe kwalifikacje* i zalety powierzonych im maszyn. Konkurs rozpoczął się w Monachjum i trasa jego wiodła w sześciu etapach przez Reutte, Felkirch, Pallanza, Montiero, Chamonix do Genewy.

Zawody, jak co roku, wzbudziły ogromne zainteresowanie i zgromadziły na starcie 173 współzawodników. Najliczniej reprezentowaną była Anglja, dalej Niemcy, Holandja, Szwajcarja, Francja, Austrja, Szwecja, Czechosłowacja, Irlandja, Włochy, Danja i Węgry.

Po pokonaniu wszystkich trudności, do celu doszło 120 motocyklistów. Najgłówniejsza nagroda konkursu Puhar Międzynarodowy, zdobyty został przez Anglików.

Następnego dnia po zakończeniu zawodów sześciodniowych, to znaczy w niedzielę 1 września, rozegrany został na obwodzie szosowym w pobliżu Genewy wyścig dwunastogodzinny o *Wielką Nagrodę Szwajcarji*. W wyścigu tym zwyciężył francuski jeździec Gaussorgues na motocyklu Monet Goyon 350 cm., przebywając w przepisanym czasie dystans 1037 klm. Drugie miejsce zajął Frey na motocyklu Radior 500 cm., który przejechał przestrzeń 997.5 klm.

— Gdzie u licha podziała się Francja? — spytał wreszcie Czerski po upływie pół godziny.

— Musi być przed nami. Calais jest trochę na lewo wskos. Weź z piętnaście stopni w tamtą stronę; będziemy prędzej nad lądem. Tu przecież nie można się zorjentować.

Pilot usłuchał. Znów lecieli w milczeniu i znów wył między linkami i stójkami uparty, zacięty wiatr boczny.

Czas dłużył się niezmiernie. Ciągle jednako niski pułap, stapiający się z mlecznym kloszem mgły na bliskim horyzoncie i ciągle jednaki krąg morza, popielatosrebrzysty pod samolotem i niemal czarny pod cielskami niskich zwałów chmur — stwarzały wrażenie pustki niczem nieobjętej, martwej i wiecznie trwającej. W tej pustce hulał wiatr, czaiły się pionowe próżnie i błądził gdzieś przeczuwany strach przed niebezpieczeństwem zboczenia na pełne morze.

Nie, nie było to niebezpieczeństwo życia.

Zarówno Czerski, jak i Wojtyga dokładnie zdawali sobie z tego sprawę.

Strach przed śmiercią chwyta lotnika tylko w chwilach niemożności zapanowania nad maszyną. Wówczas, gdy zerwą się sterowe linki, gdy *odejdą* skrzydła, lub gdy maszyna raz wprowadzona w korkociąg sama wiruje dalej, skręcając się w coraz ostrzejszych zwojach i nie reagując na przeciwdziałanie sterów. *Wtedy naprawdę grozi śmierć.* Wtedy przerażenie podnosi falę krwi do serca, siada okrakiem na karku i chwyta za gardło. Wtedy oczy wychodzą z orbit i rwie się krzyk rozpaczy z piersi. Wtedy dokazuje się cudów odwagi i zimnej krwi...

To, co działo się w ich sercach obecnie, było zupełnie różne od śmiertelnej trwogi. Silnik działał sprawnie, płatowiec reagował na każde drgnięcie steru, a każdy ze spotkanych na morzu okrętów pośpieszyłby im z pomocą w razie potrzeby. Nie mogli zginąć. Natomiast mogli stracić dwie cenne rzeczy: samolot, który należało odprowadzić do Warszawy i reputację. Nikt nie zapytuje w takich wypadkach: „jak"; wszyscy natomiast wiedzą: „że". Że mianowicie załoga zawiodła zaufanie, że nie okazała się na wysokości zadania, że straciła maszynę, a conajmniej uszkodziła ją poważnie, błądząc nad pięćdziesięciokilometrową ciesniną.

Obaj wiedzieli o tem doskonale. Nie poraz pierwszy przeżywali takie chwile.

Niepokój przedłużał każdą minutę czasu, każdy przeleciany kilometr przestrzeni. Francuski brzeg nie ukazywał się. Pustka była wciąż niezmienna i martwa.

Nagle na tle kłębistego obłoku po lewej stronie z tyłu ukazały się dwie poziome linijki skrzydeł dwupłatowca, połączone ledwie dostrzegalnemi pałeczkami stójek. Czerski zauważył pierwszy sylwetkę samolotu.

— Maszyna z Londynu — powiedział głośno w tubę telefonu. — W tył na lewo, trochę niżej od nas. Widzisz?

— Tak. Leci bardziej na wschód, niż my. Spróbuj przeciąć jej drogę. Poprowadzi nas. Brzeg musi być już blisko, a oni tam mają busolę. Musieliśmy zboczyć zanadto w prawo.

— Tak, — zgodził się pilot i w tej chwili powiedział sobie, że „z jego *ptasim instynktem* to taka sama bujda, jak z mgłą i z obowiązkowym smokingiem w Anglji": oczekiwał lądu po prawej stronie, tymczasem kierunek lotu pasażerskiego płatowca dowodził, że brzeg znajdować się musi na lewo.

— Okazuje się, że lepiej mieć busolę niż instynkt — zdecydował.

* * *

Lada chwila oczekiwali ukazania się brzegu Francji. Ale minął kwadrans, potem dwadzieścia minut, pół godziny, — a brzegu nie było.

Nie mogli tego pojąć. Żółty Handley-Page wyprzedzał ich już znacznie, ale widzieli jeszcze zamgloną jego sylwetkę w tumanie przelotnych deszczów.

Czyżby i on także zbłądził?

Niemożliwością było — nawet przy najsilniejszym wietrze — aby przelot nad kanałem mógł trwać aż dwie godziny. *Gdzie znajdowali w takim razie?* Nad pełnem morzem? Na wschód, czy też na zachód od Calais?

Żółty samolot pasażerski przed nimi stał się mglistą ciemniejszą plamką, malał, rozpływał się we mgle, wreszcie zniknął! Mimo to lecieli dalej w tym samym kierunku.

— Dokąd? Tego nie wiedzieli. Nie mogli określić stron świata, nie posiadając busoli, nie widząc ziemi i słońca. Orjentacja według wiatru była zawodna: równie dobrze mógł wiać teraz z południa, jak z zachodu, czy też południowo-wschodu. Nie znali swego położenia ani w stosunku do brzegów Anglji ani Francji.

Byli nad pełnem morzem. To jedno nie ulegało kwestji.

Przytem zjawiło się nowe niebezpieczeństwo: z każdą minutą strzałka zegara benzyny spadała niżej. Mogło im zabraknąć paliwa.

Czerski był wściekły na siebie, na Wojtygę, na Anglików i na Handley-Page'a.

— Niech to jasny piorun spali! — zaklął, kiedy licznik wykazał po trzech godzinach lotu trzydzieści osiem litrów.—No, i co dalej?—Gdzie się u licha podziała Francja?

Wojtyga wzruszył ramionami.

— Wiesz co — powiedział po namyśle — ten Handley-Page nie leciał do Paryża...

Czerski aż zatknęło

— Nie do Paryża?! Więc dokąd u stu tysięcy djabłów?

— Myślę, że do Amsterdamu.

—Ładny kwiat! To i my lecimy do Amsterdamu, co?

— Boję się, że tak. Na prawo mamy chyba Belgję. A może — Holandję?

Czerski już nic nie odrzekł. Gwałtownie położył ster na prawą burtę; ściągnął. Maszyna zadarła łeb w górę, leżąc w głębokim wirażu pod wiatrem, zepchnęła pęd nad sobą, podniosła się do linji lotu, wyrównała

Tak, tam gdzieś daleko na prawo musiał być ląd. Czuli to z całą pewnością. Instynkt nie zawodził ich: nie mogło być inaczej.

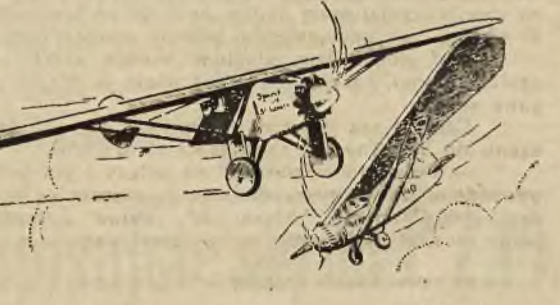
I znów mały Moth, zaparty prawą burtą w szalejący zachodni wicher, przedzierał się przez fale dżdżów i poszarpane strzępki niskich obłoków na południe.

Wreszcie po godzinie walki z wichurą zobaczyli brzeg.

Zdaleka już poznali, że nie jest to brzeg Francji, który wyrasta z tafli morza niby olbrzymi załamujący się na wietrze żółty grzywacz, znieruchomiały nagle w momencie najwyższego wzniesienia. Ten brzeg był płaski, zielony, zabezpieczony palami i wałem przed szturmem bałwanów i wiatrów.

Deszcz padał coraz większy, rozmazując szare smugi między chmurami i ziemią, gdy wreszcie Moth znalazł się na granicy lądu i morza.

(*Dokończenie nastąpi.*)



WYCIECZKA PRASY POLSKIEJ
do DĘBLINA i OKĘCIA.

Dnia 30 ub. m. odbyła się wycieczka prasy stołecznej do Dęblina i Okęcia, urządzona przez Dep. Lotn. M. S. Wojsk. Celem wycieczki było zapoznanie prasy stołecznej z postępami i rozwojem naszego lotnictwa, w szczególności zaznajomienie sie z Centr. Wyszkolenia Ofic. Lotn., z fabryką silników lotniczych na Okęciu (pod firmą „Polskie Zakłady Skody") oraz z nowocześnie urządzonem lotniskiem w Dęblinie i budującem się lotniskiem stolicy na Okęciu. Ponieważ uczestnicy wycieczki do poszczególnych ośrodków przybywali drogą powietrzną, przeto ilość członków została naprzód ograniczoną i poszczególne redakcje mogły wysłać tylko jednego delegata.

O godzinie 8.30 przyjął wycieczkę Szef Dep. Lot. M. S. Wojsk. pułk. dypl. pil. L. Rayski, który w dłuższym przemówieniu wyjaśnił cel wycieczki, poczem objaśnił co członkowie wycieczki ujrzą, oraz naszkicował prace dotychczasowe lotnictwa wojskowego, oświetlając odpowiednio aktualne zagadnienia lotnictwa polskiego i jego najpilniejsze zadania na przyszłość.

Następnie wycieczka udała się w dwu grupach, samolotami (jedna pasażerskim Fokkerem, druga wojskowym Farmanem) do Dęblina, gdzie zwiedzono budynki i urządzenia Centr. Wyszk. Lotniczego i urządzenia lotniska. Przepiękna pogoda która sprzyjała wycieczce pozwoliła uczestnikom rozkoszować się przepięknemi widokami jakie dostarcza podróż powietrzna. Nie sposób mi przytoczyć tu wszystkiego, co zwiedzono w Dęblinie, gdyż ramy niniejszego artykułu na to nie pozwalają, jednakże należy zaznaczyć, że pod względem technicznym Oficerska Szkoła Lotnicza jest wzorowo urządzoną i że daje pod każdym względem wyczerpujące wiadomości, a w wielu wypadkach może wyszkolić nawet na specjalistę. Jakkolwiek szkolenie specjalistów nie jest jej zadaniem, gdyż kształci ona przedewszystkiem oficerów lotników (obserwatorów), którzy potem na poszczególnych kursach wyszkalają się na specjalistów. Należy zauważyć, że obecnie podchorążych nie kształci się odrazu na pilotów, lecz na obserwatorów, dopiero później na specjalnyah kursach szkolą się oni na pilotów. Lotnisko w Dęblinie służy za wzór, jak należy urządzać porty lotnicze, które mają pod każdym względem odpowiadać wymogom współczesnej techniki lotniczej. Cośkolwiek zalety lotniska dęblińskiego ukróca wrzynająca się w lotnisko Szkoła Gospodarstwa Wiejskiego, której przeniesienie powinno nastąpić jaknajrychlej, o co sfery lotnicze oddawna walczą, gdyż rozbudowa i rozwój lotniska bez powyższego jest trudnym do pomyślenia. Na lotnisku tem mogą lądować i startować najcięższe współczesne płatowce, jest ono przystosowane do lotów nocnych *i posiada jedyną w Polsce latarnię lotniczą* (o czterech rozbłyskach), która ma służyć w szczególności do nocnej komunikacji lotniczej na szlaku Warszawa—Lwów. Jak nas informowali lotnicy, to latarnię tą, gdy świeci, widać nawet z Warszawy z wysokości około 500 m.

W końcu zwiedzono nader pięknie i gustownie urządzone kasyno oficerskie, w którem na zakończenie pobytu w Dęblinie, grono oficerów podejmowało uczestników wycieczki śniadaniem, poczem nastąpił odlot na Okęcie gdzie również zwiedzono poza powstającem lotniskiem Warszawy, nowocześnie urządzoną wytwórnię silników lotniczych.

Wycieczka na przedstawicielach prasy wywarła wielkie wrażenie, każdy z nich naocznie przekonał się, jak wielkie poczyniono postępy w lotnictwie wojskowem. A budowę lotnictwa polskiego zaczynano od niczego, gdyż to, co pozostawiły państwa zaborcze, *stanowi znikomy procent* w stosunku do tego, co dziś widzieli przedstawiciele prasy i o czem niewątpliwie w szerszym zakresie poinformują ogół swych czytelników.

T. J.

Z okazji
20-to lecia pierwszego lotu
przez kanał La Manche.

Wyczyn ten jest zbyt znanym i popularnym, ażebyśmy go szeroko analizowali i dyskutowali, pragniemy tylko, kilkoma wyjaśnieniami i wiadomościami, (w prasie codziennej za skąpo opisanemi) uzupełnić go i dopomóc czytelnikowi do wytworzenia sobie pełnego obrazu z przed 20-tu laty.

Organizacją pierwszego przelotu przez kanał La Manche zajął się dziennik „Dally Mail", wyznaczając nagrodę 25.000 fr. ustanawiając następujące warunki:

1) *przelot musi się odbyć* na maszynie cięższej od powietrza.

2) *żadna z części* maszyny nie może dotknąć powierzchni morza.

3) *przelot ma się odbyć* między wschodem a zachodem słońca.

Pierwszy usiłował przelecić kanał Latham, lecz szczęście nie sprzyjało świetnemu lotnikowi, bo w odległości 4 klm. od brzega ang. silnik defektuje, a samolot opada na morze. W parę chwil później przybywa statek ekskortujący i zastaje dzielnego pilota z papierosem w ustach.

Niepowodzenie Lathama nie zraża bynajmniej Bleriota. W tydzień potem wczesnym rankiem puszcza się na pełne morze w towarzystwie torpedowca „Escapette", którego jednak po 15 minutach gubi z powodu większej szybkości swego aparatu. Zostaje samotnym między niebem a morzem. Wkrótce spostrzega wybrzeże ang., lecz nie wie dokładnie w jakiej znajduje się miejscowości. W tem miejscu nie może lądować ponieważ leciał na wysokości 80 m. a wysokość skał nadbrzeżnych wynosi prawie 120 m. Usiłowania lotnika wzniesienia się wyżej spełzają na niczem, ponieważ, przy każdej próbie górny prąd powietrza nie pozwala na to. *Sytuacja poczęła być krytyczną.* Ale na szczęście spostrzega Bleriot parę statków, płynących wzdłuż brzegu. Zniża więc swój lot pragnąc się w jakikolwiek sposób porozumieć, co mu się jednak nie udaje. Leci więc w ślad za nimi i wkrótce spostrzega Doower i pod Doowr'em redaktora paryskiego pisma „Matin", który daje mu chorągwią francuską znaki porozumiewawcze. Wobec tego Bleriot podchodzi do lądowania i usiada w niedalekiej odległości od zamku Doower'skiego w obecności niewielkiej liczby osób, które znalazły się zupełnie przypadkowo w tem miejscu.

Bleriot *otrzymuje nagrodę „Daily Mail"* 25.000 fr. oraz premjum Ozyrysa w wysokości 100.000 fr., order legji honorowej, a od aeroklubu angielskiego wielki medal złoty. Samolot Bleriota wystawiono w Londynie na widok publiczny. Od zwiedzających zebrano sumę 300.000 fr., którą dzielny lotnik ofiarował na ubogich Londynu. Aparat został zakupiony potem przez jeden z dzienników paryskich, a następnie ofiarowano go muzeum narodowemu w Paryżu.

Entuzjazm w świecie był wielki szczególnie w Paryżu. Bleriota uczczono bankietem w ratuszu. W ciągu pierwszych dni po przelocie lotnik otrzymał 90.000 listów, z których przeszło 1000 pochodziło od wybitnych uczonych, polityków i literatów. Bardzo wiele listów zawierało zamówienia na samoloty na sumę 226,000 fr. co umożliwiło Bleriotowi założenje osobnej fabryki. Kilku dyrektorów teatrów przysłało mu bilety całoczne. Licznie panie i panny nadesłały mu fotografje z prośbą o „rendez-vous".

Bleriot przeleciał kanał La Manche na jednopłatowcu jednomiejscowym typu „Bleriot XI" konstrukcji drewnianej, przebył on 45 km, w 30 minut z szybkością 89 km. na godz. Samolot ten zasadniczo niczem nie różni się od dzisiejszego jednopłatowca, którego części poszczególne później udoskonalono i sprofilowano tak, że otrzymano maximum wydajności.

Od tego więc czasu zaczął się ten typ doskonalić i dlatego coraz to lepsze osiągano wyniki. To o czem dziś człowiek nie śmie marzyc, jutro staje się rzeczywistością— a pojutrze czemś powszednie m. W roku 1909 przelot przez kanał la Manche był rekordem, a dzisiaj kanał ten przelatują dziennie dziesiątki samolotów i nikogo to nie dziwi, choć lecą one z szybkością nie 90 km. na godz. jak Bleriot, lecz dwa lub prawie trzy razy szybciej. Istnieje przecież stała komunikacja między Londynem a Paryżem i ruch jest taki wielki, że musiano zaprowadzić nocne loty.

„WIESTNIK WOZDUSZNAGO FŁOTA"
o polskiem lotnictwie.

W numerze 7 oficjalnego organu sowieckiego lotnictwa „*Wiestnik wozausznogo floty*" ukazał się dłuższy artykuł o polskiem lotnictwie doby obecnej, opatrzony kilku fotografjami i ilustracjami. Artykuł b. zresztą pobieżnie traktujący rozwój lotnictwa w Polsce, pisany jest z widoczną niechęcią dla nas. Mimo to autor przyznaje, że awiacja rozwija się w Polsce szybko, że praca wre, że władze lotnicze zdobyły się na wielką, energję organizacyjną, że wreszcie — lotnictwo polskie stanęło już całkowicie, pod wszystkiemi względami o własnych siłach. Są to istotnie fakty, którym trudno zaprzeczyć Tem większe zdziwienie wywołać muszą trzy fotografje, rozmieszczone na dwóch pierwszych stronach artykułu. Pierwsza z nich przedstawia większą grupę attaches wojskowych obcych państw w otoczeniu polskich oficerów lotnictwa. Pod fotografją napis: „*Kierownicy polskiej awiacji i ich cudzoziemcy gospodarze* (choziajewa)". Pomijając już ciężki dowcip redakcji stwierdzić należy, że fotorafja powyższa przedstawia zwykłą wycieczkę oficerów państw obcych na jednem znaszych lotnisk, a nie jak tego życzy sobie sowieckie pismo — obcych gospodarzy polskiej awiacji. Z dwóch następnych fotografji pierwsza przedstawia poświęcenie samolotu przez arcybiskupa, druga niesłychaną katastrofę dwóch płatowców. Napisy opiewają:

1) *„Bez poświęcenia przez popów samoloty polskie nie latają"*.

2) *„I pomimo to, taki obrazek nie jest w polskiem lotnictwie rzadkością"*.

Obie fotografje są ordynarnie sfałszowane: arcybiskup z tjarą i infułą skopjowany na tle jakiegoś płatowca, zlekka tylko przypominającego polski Hanriot XXVIII. jest niewątpliwie dziełem pędzla redakcyjnego „artysty". Katastrofa dwu „polskich" samolotów w całości została nabazgrana w redakcji bez najmniejszej znajomości rzeczy. Fałszerstwo jest tak prymitywnie naiwne, że nawet bolszewiccy czytelnicy nie będą mogli — *mimo najszczerszej chęci* —uważać „obrazków" za autentyczne zdjęcia. Należałoby poradzić towarzyszowi — redaktorowi „Wiestnika W. F.", aby wylał towarzysza — rysownika, czy też towarzysza— fotografa na zbity łeb. Pozatem jednak redaktor również *robi sam z siebie durnia*: albo nie pisze się w artykule, że lotnictwo polskie, stoi o własnych siłach, albo nie umieszcza się sprzecznych z artykułem „fotografji". *Jak bujać, to już na całego!*

PORTE — AVION
(latające bazy lotnicze).

Morskie lotnictwo Stanów Zjednoczonych Ameryki, po całym szeregu praktycznych prób, uznało, że sterowce mogą być używane, jako latające bazy lotnicze (porte-avion). W tych dniach samolot obserwacyjny, przelatując pod sterowcem, uczepił się jego spodu bez żadnych trudności za pomocą haka umieszczonego na górnych płatach samolotu oraz żelaznego trapezu podwieszonego pod sterowcem. Tak samo łatwo płatowiec zdołał się oddzielić Amerykanie zamierzają wobec tego używać swoich wielkich sterowców jako porte-avion, dla samolotów odbywających długie przeloty.

WYNIKI RAIDU
balonów wolnych w Poznaniu.

Jury miedzynarodowych zawodów balonów wolnych w Poznaniu przyznało nagrody zawodnikom.

I. w sumie 5000 zł, *P. Nogot*, Balon „Walkyrje" (Francja)
II. „ 3000 „ *por. Kraczkiewiczowi* Balon „Gdynia" (Polska)
III. „ 2000 „ *Papoitard*, Balon „Nancy" (Francja)
IV, „ 1000 „ *majr. Budzikowi*, Balon „prof. Zenger" (Czechosłowacja).

Piąte, szóste i siódme miejsce zajęli:

p. Dolfus na balonie „Serenite" (Francja), mjr. Sielewicz na „Wilnie" (Polska) i por. Hynek na „Warszawie" (Polska).

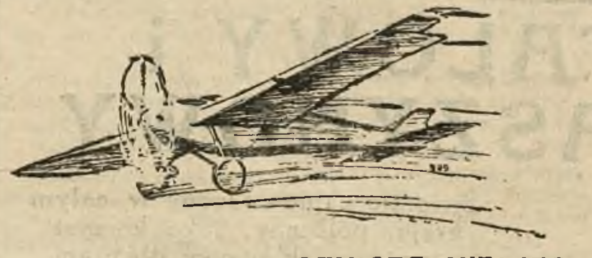
JUNKERS „W 33"
niszczy owady.

Zakłady Junkersa przedstawiły niemieckiemu Ministerstwu Rolnictwa, oraz delegatom kolonjalnych kampanji holenderskich, samolot typu w. 33, przeznaczony specjalnie do walki z leśnemi oraz zbożowemi szkodnikami. Samolot ten jest obmyślony przez Zakłady Junkersa do spółki z chemiczną fabryką z Darnstadtu, posiada on skrzynię na 550 kg. proszku „Forst Esturmit", niszcząc ego owady. Pomocnicze śmigło porusza specjalny aparat, rozpylający równomiernie proszek, zawartość skrzyni wystarcza na dwanaście hektarów powierzchni. Próby dały bardzo zadawalniające wyniki

WSZĘDZIE NIEMCY.

Rząd niemiecki zagwarantował Lufthansie sześć **miljonów marek pożyczki na zorganizowanie** linji transoceanicznych, oraz linji Dalekiego Wschodu. Lufthansa prowadzi już pertraktacje z Sowietami o wspólną eksplotację linji transsyberyjskiej, która ma łączyć Berlin z Nankinem. Z Nankinu linja będzie przedłużona do Tokjo; cały przelot ma trwać pięć dni, a z chwilą zaprowadzenia nocnych oświetleń, ma być zredukowany do trzech dni. Jednocześnie Lufthansa prowadzi badania nad możliwością otwarcia Linji nad południowym Atlantykiem. Linja projektowana ma prowadzić przez Azory. Wyspy Zielonego Przylądka do Pernanbucco.

Zapisujcie się do L. O. P. P.



OBRONA PRZECIWLOTNICZA NIEMIEC.

W tych dniach w Niemczech — odbyła się próba obrony przeciwlotniczej, polegającej na zasnuwaniu danej miejscowości sztucznemi chmurami. Ogromne zakłady elektryczne na kilkanaście godzin znikły pod zasłoną nieszkodliwego gazu. Piloci trzech samolotów latających *nad miejscem próby skonstatowali*, że z powietrza nie można było wcale uzyskać planu całokształtu wielkich zakładów przemysłowych. Zasłona sztucznych chmur trwała kilkanaście godzin.

UPOWAŻNIONY ODDZIAŁ „AUTOLOTU" NA GÓRNY ŚLĄSK — KATOWICE, DRZYMAŁY 1, PRZY SEKRETARJACIE GEN. POL. ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł. roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „SIŁA" Warszawa, Marszałkowska 71 tel. 334-48. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.